

Auditbericht zum Ausbau der Saarstraße: Stellungnahme Stadt Eberswalde und ibe

	Anmerkung	Stellungnahme ibe/Stadt
(2)	Für Erschließungsstraßen mit Linienbusverkehr sieht die RASt Tabelle eine Regelbreite von 6,50 m vor. Für geringen Linienbusverkehr mit geringem Nutzungsanspruch kann die Breite der Fahrbahn auf 6,00 m reduziert werden. Es ist nachzuweisen, dass der verminderte Querschnitt den verkehrlichen Anforderungen entspricht.	der Begegnungsfall trifft in der Regel nicht zu, daher ist die Breite von 6 m ausreichend und entspricht den verkehrlichen Ansprüchen.
(3)	Die EFA Ziffer 3.2.1 sehen eine Regelbreite von 2,50 m für Gehwege vor. Auf Grund der vorhandenen Straßenraumbreite können diese Regelbreiten nicht realisiert werden. Die vorgesehenen Gehwegbreiten von 1,50 m inklusive Sicherheitsstreifen lassen die Nutzung durch alle Mobilitätsbehinderten gemäß RASt Tabelle 4 zu, wenn der Sicherheitsstreifen mitbenutzt werden kann. Ein Überholen oder Begegnen ist allerdings nur unter Nutzung der Fahrbahn möglich. Um für diese Fälle das Unfallrisiko für Fußgänger zu verringern, sollten geeignete Maßnahmen, z.B. die Aufrechterhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung im Zuge der Saarstraße, geprüft werden.	die Geschwindigkeit soll auch nach dem Ausbau bei 30 km/h bleiben / es wird von weniger Fahrzeuglängsverkehr ausgegangen, da die Möglichkeit der O-Busnutzung gegeben ist,
(4)	Der lichte Raum für den Begegnungsfall Bus/Bus muss gemäß RASt Bild 16 0,50 m zu den Nebenanlagen betragen. Damit sind gemäß RASt Ziffer 4.2.2 0,50 m Sicherheitsstreifen hinter den Borden von festen Hindernissen freizuhalten. Gleichzeitig ist der lichte Raum von 0,25 m neben den Gehwegen ebenfalls von festen Hindernissen freizuhalten. Unter Berücksichtigung dieser Anforderungen ist der Querschnitt zu überprüfen. Ziel der Überprüfung ist die Sicherstellung der durchgängigen Nutzbarkeit für die o.g. Mobilitätsbehinderten (siehe Ziffer (3)).	der Begegnungsfall ist im Fahrplan nicht vorgesehen, sollte es trotzdem dazukommen ist der Begegnungsfall möglich. Sollte der Begegnungsfall eintreten, ist gegenseitige Rücksichtnahme geboten, der 0,5 m breite Sicherheitsstreifen hinter den Hochborden wird von Hindernissen freigehalten, der 0,25 m lichte Raum neben den Gehwegen wird freigehalten, punktuell kann es hier zu Einschränkungen aufgrund von O-Bus- und Beleuchtungsmasten bzw. anderen Versorgungseinrichtungen kommen, hier gilt dann gegenseitige Rücksichtnahme,
(5)	Die Gradienten wurden bei km 0+032, km 0+195, km 0+278 und km 0+415 mit Tangentenschnittpunkten ohne Ausrundung geplant. Die RASt Tabelle 19 sieht grundsätzlich Ausrundungen für angebaute Stadtstraßen vor. Die Trassierung sollte überprüft werden.	Höhenbindung aufgrund der Grundstücke, kann in Ausführungsplanung angepasst werden, wird aber nicht vollständig geändert werden auf Grund der Höhenunterschiede

(6)	Im Zuge der Saarstraße werden Verwindungen vorgesehen, die z.T. geringe Abstände -z.B. zwischen km 0+410 und km 0+425- aufweisen. Die Verwindungen führen zu entwässerungsschwachen Bereichen, in denen es zur Bildung von Wasseransammlungen und damit zu Glättegefahr und Spritzwasserbildung kommen kann. Gemäß RASt Ziffer 6.1.4 ist „[a]n Erschließungsstraßen und angebauten Hauptverkehrsstraßen ... die fahrdynamische Herleitung von Lage- und Höhenplanelementen unnötig, weil die Fahrgeschwindigkeiten in der Regel nach dem straßenräumlichen Eindruck gewählt werden und straßenverkehrsrechtlich auf 50 km/h und weniger begrenzt sind oder unmöglich, weil die damit erforderlichen Eingriffe in Umfeld oder Baustruktur nicht zu rechtfertigen wären.“ Die Notwendigkeit der Verwindungen ist zu überprüfen.	Höhenbindung aufgrund der Grundstücke, kann in Ausführungsplanung angepasst werden, wird aber nicht vollständig geändert werden auf Grund der Höhenunterschiede
(7)	Der Knotenpunkt Saarstraße/Grenzweg/Ostender Höhen ist großzügig dimensioniert und ermöglicht schnelles Fahren im Knotenpunktbereich. Die Knotenpunktgeometrie sollte unter Berücksichtigung der Schleppkurven des Bemessungsfahrzeugs überprüft werden.	Schleppkurvennachweis liegt vor, ist somit nachgewiesen
(8)	Durch eine Beleuchtungsberechnung ist nachzuweisen, dass die Ausleuchtung der Fahrbahn und der Nebenanlagen den technischen Anforderungen der DIN 13201 genügt.	wird durch die Beleuchtungsplanung nachgewiesen
(9)	Die Anordnung der Beleuchtungsmaste und/oder das Aufstellen der Obusleitungen schränkt den Querschnitt der Nebenanlagen ein (siehe Ziffern (3) und (4)). Die in den genannten Ziffern beschriebenen Risiken sind zu vermeiden.	Alle Einbauten schränken den Gehweg nur punktuell ein, bei Begegnung muss Rücksicht genommen werden
(10)	An den Bushaltestellen bei km 0+300 und km 0+660 sind gemäß U 15.1 Lageplan als taktile Elemente Auffindestreifen vorgesehen. Das HBVA Bild 61 sieht für Haltestellen weitere taktile Elemente vor. Es sollte geprüft werden, ob die Haltestellen in Übereinstimmung mit vergleichbaren Anlagen der Stadt Eberswalde um weitere Elemente der Barrierefreiheit ergänzt werden.	zusätzliche Ausstattung wie Kaßler Formstein, Einstiegsfeld werden eingepflegt in Ausführungsplanung
(11)	Die Anfahrtsicht aus den einmündenden Straßen ist gemäß RASt Tabelle 59 nachzuweisen. Sollten die Sichtfelder nicht eingehalten werden, sind entsprechende Maßnahmen vorzusehen. Das gilt insbesondere für die Paul-Trenn-Straße (km 0+130), Max-Haftka-Straße (km 0+255), Zum Anger (km 0+285), Hermann-Prochnow-Straße (km 0+360), Heckenweg (km 0+440), Talweg (km 0+450), Gartenweg (km 0+495), Höhenweg (km 0+580) und Feldweg (km 0+600).	ursprünglich waren an allen 7 Knotenpunkten Aufpflasterungen zur Geschwindigkeitsreduzierung vorgesehen, gemäß Beschluss der Stadtverordneten sollen nur noch an drei ausgewählten Knotenpunkten (Max-Lull-Straße, Am Anger/Max-Hafka-Straße und Feldweg/Höhenweg Aufpflasterungen kommen, kann geändert werden in Ausführungsplanung
(12)	Das Teilsystem 2 der Entwässerung soll bei km 0+453 an die Vorflut RW-Kanal Talweg anschließen. Dieser Anschluss ist in der Planung nicht dargestellt. Es ist sicherzustellen, dass die Vorflut funktionsfähig und für die zusätzlich anfallenden Oberflächenwässer ausreichend dimensioniert ist, um Rückstau und Gefährdung der neu zu errichtenden Verkehrsanlagen in der Saarstraße zu vermeiden.	wird eingepflegt - Anpassung im Zuge Ausführungsplanung

(13)	Im Bereich der Bushaltestelle bei km 0+300 weisen die Höhenlinien im Lageplan in Folge der Verwindung für die nördliche Fahrbahnseite und den Gehweg einen entwässerungsschwachen Bereich aus. Gleichzeitig werden in diesem Bereich keine Straßenabläufe vorgesehen. Dadurch kann es zur Bildung von Wasseransammlungen und damit zu Glättegefahr und Spritzwasserbildung kommen. Die Entwässerung ist zu überprüfen.	wird eingepflegt - Anpassung im Zuge Ausführungsplanung
(14)	In den Bereichen der Verwindungen bei km 0+410 und bei km 0+425 entstehen entwässerungsschwache Bereiche. Gleichzeitig werden in diesen Bereich keine Straßenabläufe vorgesehen. Dadurch kann es zur Bildung von Wasseransammlungen und damit zu Glättegefahr und Spritzwasserbildung kommen. Die Entwässerung ist zu überprüfen.	wird eingepflegt - Anpassung im Zuge Ausführungsplanung
(15)	Die Knotenpunktbereiche sollen laut U 01 Erläuterungsbericht um 8 cm angehoben werden. Dadurch entstehen Tiefpunkte, an denen sich Wasser sammelt und zu Glätte und Spritzwasser führen können. In diesen Tiefpunkten sind zusätzliche Abläufe anzuordnen.	wird eingepflegt - Anpassung im Zuge Ausführungsplanung
(16)	Die Befahrbarkeit der Einmündungen und der Wendestelle Ostender Höhen ist für das jeweilige Bemessungsfahrzeug mittels Schleppkurven nachzuweisen.	Schleppkurvennachweis liegt vor und ist damit nachgewiesen
(17)	Aus den Unterlagen geht nicht hervor, ob der Bereich westlich des Knotenpunkts Saarstraße/Oststraße zum Planungsbereich gehört. Die Unterlagen sind entsprechend zu konkretisieren.	nicht Bestandteil